



実像

# 運転責任背負うリスクは重く

ドライバーを運転から解放し、移動時間の活用や安全性の向上、人手不足対策などとして期待が上がる自動運転技術。ただ、かつて国内の自

自動運転のレベル分け		運転操作の主体
自動運転レベルごとの定義		
レベル5	完全自動運転	システム ↑ ↓ 運転者
レベル4	特定条件下の完全自動運転	
レベル3	特定条件下の自動運転	
レベル2	高度な運転支援	
レベル1	運転支援	
レベル0	自動運転化技術なし	

## 自動運転

## 「レベル3」の高い壁

など予期せぬ状況が次々と起る。人に頼らず、スムーズにこなした状況を切り抜ける。難しさを改めて知らしめた。

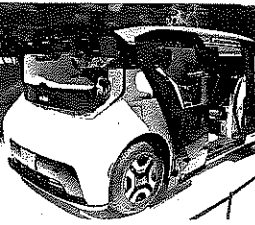
「レベル2プラス」  
ホンダは、21年の「レジエント」で量産車として世界初のレベル3を実現した。しかも、まずはその技術をレベル2の拡張に役立てる。20年代後半から一般道の「条件付きハンズオフ運転」を目指す「条件付き支援システム」搭載車を増やしていくことで、「市街地での運転サポート」を活用し、コストを抑制できるのでは（同社）と語

「レベル3」以上の  
実現と普及に向け  
富士キメラ総研（田中一志代表、東京都中央区）は、レベル4の本格的市場拡大を

「レベル3」の具体的な期間は見通せない。  
「かなり難しく、時間がかかる」（メガサプライヤー開発責任者）レベル3以上の自

「2030年以降になる」とする。しかし、開発の難易度や社会的受容性の不透明さなど、「以降」の具体的な期間は見通せない。

「かなり難しく、時間がかかる」（メガサプライヤー開発責任者）レベル3以上の自



ホンダは26年から自動運転タクシーの運行開始を目指している

世界にはさまざまな気象や道路環境があり、突如として災害も起きる。これまでメーカーがレベル3として製造物責任を負えるかは、センサーなどの技術進化にもよる。それだけに当局の審査や社会的受容性を含め、手探りが続く。とくに乗用車（オートカー）では、従来おぼろげな運転者が責任を負う「レベル2」の高度化が進むが、レベル3との

「レベル3」の具体的な期間は見通せない。  
「かなり難しく、時間がかかる」（メガサプライヤー開発責任者）レベル3以上の自